

Herta Franco

Orientadora:

Profa. Dra. Rebeca Scherer

M

ELHORAMENTOS URBANOS
e A CIDADE BRASILEIRA
NO IMPÉRIO

o86

pós-

RESUMO

Neste artigo analisamos o conceito de melhoramentos urbanos presente em duas propostas de reforma para a cidade do Rio de Janeiro, elaboradas por engenheiros no século 19. A primeira, de 1843, feita pelo visconde e engenheiro militar Henrique de Beaurepaire-Rohan, e a segunda, de 1875-76, elaborada pela Comissão de Melhoramentos Urbanos, composta por Francisco Pereira Passos, Jerônimo Moraes Jardim e Marcelino da Silva. Em ambas os melhoramentos urbanos são apresentados como um conjunto de técnicas e de práticas de intervenção capazes de eliminar da cidade os espaços e as vivências herdadas do período colonial.

ABSTRACT

This article analyzes the concept of urban improvement found in two Rio de Janeiro renovation proposals, as suggested by 19th century engineers. The first one, from 1843, was prepared by Henrique de Beaurepaire-Rohan, a viscount and military engineer, and the second, dated 1875-76 and prepared by the Urban Improvements Commission, was organized by Francisco Pereira Passos, Jerônimo Jardim and Marcelino da Silva, engineers all three. Both plans suggest that urban improvement should be a set of intervention techniques and practices that could eliminate from the city all spaces and habits inherited from Brazil's colonial period.

Muito tem sido produzido sobre a urbanização e o urbanismo brasileiro nos últimos anos. Profissionais, projetos, obras e intervenções têm sido revelados e analisados de modo a esclarecer dúvidas e lacunas sobre o processo de formação, expansão, consolidação ou declínio de nossas cidades e dos grupos sociais atuantes em seus espaços.

Contudo, alguns conceitos, acreditamos, ainda merecem um pouco mais de atenção. Referimo-nos, particularmente, aos melhoramentos urbanos. Segundo alguns autores, os melhoramentos designam obras públicas e serviços urbanos de naturezas as mais diversas, realizadas nas cidades com o intuito de melhorar a vida de seus habitantes. Assim, conserto de pontes, nivelamento de ruas, retificação de traçado, fornecimento de água e luz, entre outros, seriam apontados como melhoramentos urbanos.

Esta mesma imprecisão se confirma ao verificarmos os textos do século 19 presentes em jornais e nas atas das Câmaras Municipais, de modo a confirmar a incorporação do termo pelas camadas letradas locais. Torna-se um “*lugar comum*”, como aponta Maria Stella Bresciani¹. Porém, desde meados do século 19 a expressão “melhoramentos urbanos” tem sido usada também por técnicos, particularmente, engenheiros, que empregam o termo de forma muito mais clara e precisa, diferente dos textos dos leigos. Um exemplo é o modo como o engenheiro militar visconde Henrique de Beaurepaire-Rohan (1812-1894) empregou o termo em texto de 1843, quando ocupava o cargo de diretor de Obras Públicas do Rio de Janeiro. Em relatório apresentado à Câmara Municipal, descreveu as áreas problemáticas da cidade e fez diversas sugestões para superá-las. Encontramos ainda uma definição do que seriam melhoramentos urbanos e suas práticas, ao afirmar que “*o presente trabalho limita-se aos trabalhos de obras públicas. Na primeira parte, trata de todas as obras que interessam a salubridade pública; na segunda de todas as que são relativas ao aformoseamento do município, e cômodo de seus habitantes. Indicando os melhoramentos mais urgentes me parece, e sobretudo as vias públicas de comunicação que mais extensão dou ao meu trabalho*”². Assim, aponta que os melhoramentos urbanos se realizam por meio de práticas específicas, ou seja, embelezar, tornar cômodo e cuidar da salubridade, medidas estas que, apesar de separadas na exposição do texto, formam um conjunto integrado de ações que transformam o espaço urbano herdado, visando atingir um modelo de cidade almejado.

Em seguida, dedica-se ao que lhe aparece um dos pilares dos melhoramentos urbanos, ou seja, a salubridade. Considera como um empecilho para sua propagação na cidade a deficiência do sistema de águas, dada a irregularidade dos terrenos e a proximidade das montanhas e do mar. O mesmo pode ser dito sobre a circulação do ar que estava comprometida pelos morros existentes, como o do Castelo. Agravava a situação a existência de edifícios considerados insalubres na área urbana, tais como matadouros e cemitérios.

(1) BRESCIANI, M. Stella. Melhoramentos entre intervenções e projetos estéticos: São Paulo (1850-1950). In: BRESCIANI, M. Stella (Org.). *Palavras da cidade*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2001.

(2) BEAUREPAIRE-Rohan, Henrique de. Relatório apresentado a Ilma Câmara Municipal do Rio de Janeiro. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, n. 275, abr./jun. 1967.

(3) CORBIN, Alain.
Saberes e odores: O olfato e o imaginário social nos séculos XVIII e XIX. São Paulo: Cia das Letras, 1987.

(4) Este é considerado o primeiro tratado de climatologia médica no qual a saúde é associada ao equilíbrio dos elementos (ar, água, fogo) no corpo humano e no ambiente.

(5) BEAUREPAIRE-ROHAN, Henrique de. Relatório apresentado à Ilma Câmara Municipal do Rio de Janeiro. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, n. 275, abr./jun. 1967.

As soluções propostas demonstram o contato e a afinidade com as soluções defendidas desde o século 18³, calcadas na teoria miasmática e na releitura que médicos e engenheiros fizeram, nessa época, do médico grego Hipócrates e de seu *Ares, águas e lugares*⁴. A solução seria colocar em movimento ares e águas, de modo a evitar a proliferação de miasmas, sendo incentivada a drenagem dos solos, a canalização de rios e de esgotos. Nesse horizonte Beaurepaire sugere a criação de sarjetas de cantaria e calçadas com inclinação suficiente para o escoamento das águas; a derrubada do Morro do Castelo; a construção de um novo cemitério, de modo a acabar com o sepultamento nas igrejas, a construção de um novo matadouro na praia de São Cristóvão, ficando mais próximo das pastagens e facilmente ligado às praias da cidade; a criação de uma companhia responsável pela coleta de lixo; e encanamento e distribuição de água potável, proveniente dos rios Carioca e Maracanã, por todas as casas da cidade.

Em seguida, aponta o que entendia por aformoseamento e comodidade, analisando as vias públicas. Critica as ruas existentes, caracterizando-as como estreitas, irregulares, ladeadas por construções desagradáveis e insalubres. Para reverter esse quadro propõe medidas regulares para as ruas (8 braças), quadras (30 braças) e casas (mínimo de 6 braças de frente). Estas deveriam ter pelo menos um andar, dotadas de calhas nos beirais e quintais espaçosos arborizados.

Para melhorar a circulação na cidade propõe o prolongamento e a abertura de mais 18 novas ruas, ligando diferentes pontos da cidade (centro, zonas norte e sul). Estas deveriam ser calçadas pelo sistema de macadamização, por ser simples e barato. No que se refere às praças, parece que lhe desagradava muito a forma das existentes, sugerindo sua regularização por meio de aterramento, demolição das casas e prolongamento das ruas.

Mesmo reconhecendo a regularidade como um princípio fundamental para o embelezamento da cidade, refuta seu emprego em avenidas muito extensas e estradas, já que a “*monotonia produz uma ilusão desagradável ao viajante*”. Percebe-se que, muitas vezes, misturam-se as três noções, visto que medidas como alargamento de ruas podem encontrar como justificativa tanto o embelezamento quanto a comodidade e a salubridade.

Sua preocupação com o visitante não se reduz ao aspecto da apreciação estética que ele faria da cidade. Beaurepaire, reconhecendo a importância da capital do ponto de vista comercial, financeiro, jurídico, cultural e o poder de atração que exercia sobre a província e todo o país, propunha a criação de uma hospedaria para abrigá-los. Constatou que, dado o intenso fluxo de visitantes, os aluguéis eram caros, reduzindo o tempo de estadia na cidade. Essa situação seria contornada com a construção de um edifício com um ou mais andares, formando uma praça interior “*cujas lojas servirão de mercado, com logares próprios para as cavaliças e cosinhas, reservando-se para habitação os outros pavimentos, convenientemente distribuídos*”⁵. O edifício teria 160 quartos e todos os serviços

seriam cobrados, fato que, segundo o visconde, resultaria em um negócio extremamente lucrativo para o município ou para uma companhia particular.

Distanciando-se dos leigos, Beaurepaire apontava em seu relatório que a realização dos melhoramentos urbanos deveria seguir um método apoiado e fundamentado na análise de dados empíricos levantados em plantas e estatísticas. Para isso seria fundamental aumentar o número de profissionais qualificados, dedicados às obras públicas municipais, sendo estes orientados por regulamentos e organogramas definidos.

Assim, não nos parece forçado concluir que em 1843 concebe os melhoramentos como uma prática sistemática, com metodologia e abrangência definida, executada por um corpo técnico gabaritado, contrariando a idéia que os melhoramentos se referiam apenas às obras públicas em geral, feitas de modo aleatório ou ditadas por necessidades imediatistas. Essa poderia ser a visão propagada pelos leigos ou a prática cotidiana das municipalidades. Mas o texto de Beaurepaire aponta e confirma a existência de profissionais qualificados que se dedicavam à questão da cidade durante o Império e acreditavam que o conjunto de práticas relacionadas aos melhoramentos urbanos seriam capazes de torná-las adequadas ao convívio agradável e salubre de seus moradores, e, seus espaços, compatíveis com as atividades realizadas e com o papel de cidade-capital.

Mas vai além, ao atentar para a questão orçamentária, propondo a reversão de impostos como os das seges e das carruagens, dos botes e dos gados para os cofres municipais. Assim, além de orientados por objetivos específicos, os melhoramentos seguiriam uma planilha de custos, o que vem a confirmar uma certa racionalidade no trato das questões relativas à cidade e aos bens públicos.

Por outro lado, reconhecendo que todas essas medidas não poderiam ser tomadas de imediato e tampouco poderiam ser empreendidas, exclusivamente, pelo poder público, sugere a criação de uma companhia por ações, formada pelos proprietários das casas que seriam afetados pelas intervenções. Assim, feita a aquisição desses prédios, *“garantindo-se a cada acionista o rendimento que se entendesse justo, de maneira que não sofram prejuízo os proprietários que vivem de aluguel de suas casas, nem tampouco a companhia, pela sua continuação da residência desses proprietários em casas sujeitas a empresa, deve-se delinear sobre a carta topográfica a projeção horizontal da nova cidade, antes de se encetarem os trabalhos arquitetônicos que deverão principiar quanto possível for nos lugares em que os edifícios a demolição (sic) de menor valor (...). Além de ficarem pertencendo todos os materiais aproveitáveis, que resultem das demolições, a nação deve auxiliar isentando-a de qualquer importuno e cedendo em seu benefício durante um determinado tempo um certo número de loterias (...) e o produto da décima urbana, que importa hoje em 388:000\$000 (...). Não se permitirá mais a construção de casas de braças e meia, sem cômodos, cheias de defeitos; mas quem tiver um pequeno capital, e o quiser empregar em bens de*

(6) TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: LTC, 1984.

(7) Regulamento de criação da Academia citado por TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: LTC, 1984, p. 89.

(8) TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: LTC, 1984.

(9) Apesar de sua formação como engenheiro militar, na qual chegou ao seu ponto máximo como marechal, destaca-se, em sua trajetória, os trabalhos de engenharia civil, os melhoramentos na estrada de rodagem da Graciosa, que ligava Curitiba ao porto de Antonina. Foi membro da comissão para a criação de ferrovia ligando o Rio de Janeiro ao Mato Grosso, e diretor da Comissão da Carta Geral do Império, que teve por objetivo criar um mapa do Brasil entre 1875 e 1878.

raiz, o depositará na caixa da companhia, e receberá o seu juro no tempo competente, em proporção do número de ações, que girarão na praça em todas as transações mercantis. Em lugar destes sobrados de três janelas que, apesar de seu exorbitante aluguel, acomoda dificilmente uma família ainda pequena, haverão prédios de dois andares que poderão conter três, quatro ou cinco famílias, sem recíproco incômodo”.

Tendo clara visão sobre a condição mercantil do solo urbano, o visconde reconhecia que a reforma da cidade viria ainda a estimular a construção e locação de imóveis, o que garantiria o apoio para sua realização nas camadas expressivas da população urbana, “capitalistas” e, principalmente, locatários que, mesmo sem ter a possibilidade de se tornarem proprietários, seriam beneficiados pela qualidade superior das novas edificações.

Na concepção de Beaurepaire, os melhoramentos também teriam implicações nas relações existentes entre os grupos sociais urbanos. Estes, inseridos em uma sociedade escravocrata, sofriam de “fidalguismo”, ou seja, o desprezo pelas artes mecânicas e pelo trabalho manual, o que acabava por induzir parcelas consideráveis da população à indigência ou apadrinhamento político e ao serviço público. As intervenções urbanas teriam, então, como desdobramento, a criação de empregos e o estímulo à formação e consolidação do mercado de mão-de-obra livre e assalariada, o que seria ainda mais estimulado pela vinda de trabalhadores estrangeiros.

Considerando que Beaurepaire não pensava isoladamente e que suas propostas não eram mera idiossincrasia, pode-se pressupor que fazia parte de um grupo de profissionais que discutiam e pensavam na cidade. Estes, certamente, foram tocados pelos ensinamentos ministrados na Academia Real Militar do Rio de Janeiro a qual, em 1810, passou a substituir a Real Academia de Artilharia, Fortificação e Desenho⁶. Apesar de ser destinada ao ensino de militares, a academia formava não somente “*oficiais de engenharia e de artilharia, como também engenheiros, geógrafos e topógrafos que também possam ter o útil emprego de dirigir objetos administrativos de minas, caminhos, portos, canais, pontes, fontes e calçadas*”⁷. Apesar de ter sido criada por portugueses, chama a atenção a admiração destes pela engenharia francesa, o que se expressava nos regulamentos da academia, semelhante ao da École Polytechnique de Paris, mas sobretudo na bibliografia adotada pelos professores (que também se responsabilizavam pela tradução dos livros adotados), e na metodologia de ensino empregada, apoiada na conciliação da teoria e da prática. Um exemplo eram os exercícios de topografia nos quais os alunos faziam o nivelamento desde a Praça do Passeio Público até o Aqueduto da Carioca⁸.

Assim, tendo Beaurepaire-Rohan estudado na academia entre 1832 e 1837, teve esta formação como referência para sua prática profissional e para suas propostas que visavam à aplicação dos melhoramentos urbanos no Rio de Janeiro⁹. Suas propostas para a cidade demonstram familiaridade com a

engenharia francesa e com a metodologia de intervenção urbana empregada naquele país, vinculada aos chamados “Grands Travaux Publics”. Tal impressão se confirma, se compararmos seu plano de melhoramentos às intervenções realizadas pelo engenheiro da École des Ponts et Chaussées de Paris, Louis Vauthier, que atuou em Recife entre 1840 e 1846.

Primeiro na condição de engenheiro contratado e, depois, a partir de 1842 como diretor da Repartição de Obras Públicas, Vauthier foi incumbido de diversas obras na cidade, tais como a construção do teatro; a elaboração da planta da cidade e o projeto de remodelação das ruas dos bairros de Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista; planos para a expansão de áreas periféricas, prevendo o aterro de áreas alagadas, como os bairros de Boa Vista, Madalena e Manguinho¹⁰; reforma de edifícios públicos do Cais do Colégio; e projetos de estradas, largas e seguras, como a do Apipucos, a do Pau d’Alho, e a de Tacaruna.

Vauthier trabalhou de modo a concretizar “um plano geral de melhoramentos” para remodelar a cidade, mas que, principalmente, ligasse a capital ao interior, ressaltando a importância dos meios de comunicação ao desenvolvimento econômico da província. Porém, para a efetivação desse plano, dedicou-se à efetiva racionalização dos trabalhos da Repartição de Obras Públicas a fim de haver clareza e definição na determinação das obras a serem realizadas, adotando como critério sua utilidade, a localização e sua conveniência; que os recursos financeiros necessários para a construção estivessem disponíveis; que houvessem profissionais gabaritados para projetá-las, executá-las e fiscalizá-las; e uma legislação a qual, diante da inquestionável necessidade da obra, eliminasse os possíveis entraves impostos pela iniciativa privada.

Vê-se que Vauthier é orientado por um modelo de ação sobre o urbano, calcado na idéia de embelezamento, salubridade e comodidade, bem como por um método racional e específico de intervenção urbana, empreendida pelo poder público, de modo a evitar o acaso, o amadorismo e o subjetivo na produção do espaço urbano. Chama também esse método de “melhoramentos”, assim como Beaurepaire, e reconhece também nele a potencialidade de transformar as relações sociais, pois “*seria possível substituir completamente o serviço dos braços escravos que os arrematantes empregam quase exclusivamente pelos braços livres ociosos que abundam no país, o que por certo seria mui vantajoso a moral e a ordem pública, ao mesmo tempo que concorreria para o aumento da agricultura e fabrico do açúcar, quem as obras subtraem uma parte dos braços escravos*”¹¹.

A contratação de Vauthier, em 1840, pelo então presidente da província Francisco do Rego Barros, barão e conde de Boa Vista (1837-44), deu-se em um momento em que Recife se tornou alvo das atenções locais, particularmente da elite pernambucana. Esta passou a incomodar-se com os inconvenientes impostos à circulação, aos serviços urbanos e à salubridade que lhes pareciam mais graves à medida que tomavam ciência do que havia ou estava sendo feito nas cidades européias por meio de viagens e publicações. Porém, o barão, e Vauthier,

(10) Segundo Gilberto Freyre, esses bairros se tornaram “*áreas de residência de ricos com casas no meio de largos sítios (...) e traçou alguns sobrados nobres da cidade que o Barão da Boa Vista quis e em parte conseguiu que se tornasse o ponto de residência de inverno – isto é, dos meses de chuva – dos grandes proprietários do interior – o lugar onde todo ano eles viriam gozar seu bom teatro, sua boa música de igreja, seus jantares, suas danças*”. Citado por MARSON, Izabel. O engenheiro Vauthier e a modernização de Pernambuco no século XIX: As contradições do progresso. In: BRESCIANI, M. Stella (Org.). *Imagens da cidade: Séculos XIX e XX*. São Paulo: ANPUH/ Marco Zero, 1993.

(11) O progresso. Citado por MARSON, Izabel. O engenheiro Vauthier e a modernização de Pernambuco no século XIX: As contradições do progresso. In: BRESCIANI, M. Stella (Org.). *Imagens da cidade: Séculos XIX e XX*. São Paulo: ANPUH/ Marco Zero, 1993.

(12) NEEDELL, Jeffrey. *Belle Époque tropical: Sociedade e cultura de elite brasileiras*. São Paulo: Cia das Letras, 1993, p. 53.

(13) Mesmo assinado pelos três profissionais, parecidos que Pereira Passos exerceu forte influência no texto final, uma vez que as idéias, citações, conceitos e modelos teóricos adotados estavam muito presentes nos círculos profissionais europeus de então.

(14) VAZ, Lillian Fessler. *Projetos urbanísticos do século XIX para a cidade do Rio de Janeiro*. *Atualidades e história*. In: V SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E URBANISMO. Campinas: PUCCamp, 1998; CHIAVARI, Maria Pace. *As transformações urbanas do século XIX*; BENCHIMOL, Jaime. A modernização do Rio de Janeiro. In: DEL BRENNIA, Giovana (Org.). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos – Uma cidade em questão*. Rio de Janeiro: Index, 1985.

(15) *Relatório da Comissão de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875-76, p. 30.

inclusive, tiveram seus planos abortados em 1842, quando sua facção política, os conservadores, romperam com os liberais que passaram a fazer-lhe oposição sistemática na Assembléia Provincial.

Coincidência ou não, cumpre destacar que tanto o plano de Beaurepaire-Rohan (1843) quanto a atuação de Louis Vauthier, em Recife, foram apresentados ou discutidos em momentos em que grupos conservadores estavam em evidência no cenário político nacional e/ou local. E que o não-cumprimento das propostas presentes nos planos tiveram como justificativa imediata a ascensão do grupo rival. Essa alternância de poderes entre liberais e conservadores, controlada pelas elites locais e, principalmente, pelo imperador, inviabilizaram a estabilidade política e a legitimação social necessárias para a implementação dos planos de melhoramentos urbanos citados.

A mesma “coincidência” ocorreu 30 anos depois, momento em que o tema dos melhoramentos urbanos e o conceito correlato pautaram outra reflexão significativa sobre a capital brasileira. Referimo-nos aos relatórios da Comissão de Melhoramentos do Rio de Janeiro, de 1875 e 1876, composta por Francisco Pereira Passos, Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim e Marcelino Ramos da Silva, encomendados pelo Ministério da Agricultura e Obras Públicas, que na época era chefiado por João Alfredo de Oliveira. Este foi convocado para o ministério por José Maria da Silva Paranhos, o visconde de Rio Branco que, entre 1871 e 1875, foi chefe do Gabinete Ministerial. Sendo ele doutor em matemática pela Escola Central, fundador da cadeira de Economia Política da mesma, e primeiro diretor da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, o visconde, “*ao impor um programa de ‘modernização’ nacional (elaborado em parte para abafar o reformismo liberal) nele incluiu providências para o combate às constantes epidemias que assolavam a Corte*”¹². Isso justifica o fato de ter convocado a formação da comissão e ter incluído nela o jovem Pereira Passos, que estudou na École des Ponts et Chaussées de Paris¹³.

Alguns autores já reconheceram a importância desse relatório, chegando mesmo a apontá-lo como a origem do urbanismo moderno no Brasil¹⁴. O objetivo de Passos e sua equipe era elaborar um plano geral para a cidade, “*com o fim de melhorar suas condições higiênicas e facilitar a circulação entre seus diversos pontos dando ao mesmo tempo mais beleza e harmonia às suas construções*”¹⁵. Para realizar a obra a equipe acreditava que seria necessário partir de uma planta da cidade e nesta delimitar as ruas a serem afetadas pela reforma, considerando os bairros, suas características topográficas e econômicas. Esse material foi levantado durante 21 meses de pesquisa e serviu de base para a elaboração do plano o qual previa que a reforma fosse realizada em partes, bairro por bairro, sendo prioritários os que estivessem em condições precárias.

Mesmo se atendo aos bairros e às ruas, essa não era a escala do plano. Este visava atingir a cidade como um todo, daí a importância da planta, pois se pretendia eliminar o relativo isolamento existente e interligar a cidade inteira com

a abertura, o alargamento e o prolongamento de ruas. Nos relatórios da comissão, assim como no relatório de Beaurepaire-Rohan, é difícil isolar e distinguir as medidas voltadas para o embelezamento, a salubridade ou a circulação, mas a ênfase e a ação transformadora proposta pela comissão recaía sobre a mobilidade. Seguindo o exemplo de cidades européias como Viena, Marselha, Lion, Bruxelas, Londres e Paris, o Rio de Janeiro, segundo a comissão, deveria demolir antigas construções e abrir novas ruas, possibilitando o surgimento de edificações “modernas”.

Necessidades reais justificavam a preocupação com a mobilidade. Primeiro, a proliferação das linhas de bondes pela zona central e sul, desde 1859; segundo, a conclusão da estrada de Ferro D. Pedro II (atual Central do Brasil), que possibilitou a ocupação dos subúrbios da zona norte. Esses dois elementos, somados ao adensamento da área central, tornavam a cidade intransitável, dado o isolamento dos bairros. Para evitá-lo a comissão propôs a abertura de uma grande via que margeasse toda a extensão do litoral, ligando de Botafogo até São Cristóvão, e ao longo da qual deveriam ser construídos vários cais nas praias, que seriam ligados por embarcações, tirando das ruas a circulação de mercadorias que entravam e saíam da cidade. Essa via deveria ter também uma ramificação para a estação da estrada de Ferro D. Pedro II, de modo a facilitar o comércio local e ligá-lo aos vapores nacionais e internacionais que circulavam pela Baía de Guanabara.

As áreas de intervenção propostas podem ser divididas em quatro partes, sendo elas a cidade nova, a cidade velha, a zona sul e o litoral. A cidade nova (a freguesia de São Antônio, que incluía a Lapa, o Catumbi, o Estácio e Santa Tereza) era a que mais entusiasmava a comissão, por apresentar baixa densidade, acarretando custos menores e por ser plana, permitindo a abertura de novas ruas e tornando propícia a abertura do canal do Mangue, fato o qual evitaria o acúmulo de águas nas proximidades dos morros. Esse canal seria prolongado até o Andaraí, e depois até o mar, permitindo o trânsito de embarcações, além de se tornar local de passeio, sendo ladeado por duas avenidas largas e arborizadas, em cuja extremidade seria construído um conjunto monumental formado por uma universidade, um jardim zoológico e um jardim botânico.

Ainda na região, a comissão propunha a abertura de uma grande avenida reta e larga, ligando o Campo da Aclamação e a raiz da serra do Andaraí. Seria uma avenida de 40 metros de largura, sendo 18 m para a calçada e 11 m para os passeios laterais, a serem arborizados. No total, a avenida teria 4.870 m de extensão. A mobilidade da região seria também facilitada com a abertura de um túnel no Morro do Livramento.

Atendendo aos ditames higienistas, o matadouro localizado na cidade nova deveria ser substituído por um edifício para exposições de máquinas e aparelhos da indústria, sobretudo agrícola, já que esta “é a principal base da economia nacional”.

Observando as particularidades de cada bairro, não propuseram uma largura mínima para todas as ruas, estando esta condicionada às necessidades impostas pela circulação, pela construção de galerias de esgoto e no encanamento de gás e água. Conhecendo as reformas urbanas que estavam sendo realizadas na Europa, apontavam: os *“novos boulevares de Paris, Rinsgstrasse em Viena, as ruas dos novos quarteirões em Londres, a avenida Pensylvânia em Washington, optou por larguras que em alguns casos não vão além de 40 m. Entretanto, esse foi o limite máximo que a comissão adoptou; mas esse mesmo foi somente applicado a algumas avenidas dos bairros do Andarahy e S. Christovão (...)”*¹⁶.

Na área central, a parte mais antiga da cidade, as propostas eram mais ambiciosas e de execução remota, pois seriam extremamente custosas, dada a concentração de edifícios comerciais, repartições públicas, igrejas e indústrias, e, principalmente, muitas residências construídas fora do alinhamento e dos princípios de higiene defendidos então. A solução mais apropriada para a região, segundo a comissão, seria a demolição completa do centro. Mas como esta medida era inviável, as propostas se restringiram à demolição dos morros do Castelo, de Santo Antônio e do Senado, e à intervenção nos pontos mais crônicos, como, por exemplo, o trecho entre a praça D. Pedro II e a da Constituição, que eram intercaladas por ruas estreitas e tortuosas. A solução seria a retificação e o alargamento da rua Sete de Setembro a qual, acreditava-se, *“tornar-se-há, pela posição a mais elegante da cidade; seus prédios serão muito procurados para comércio, a retalho, e especialmente de artigos de luxo, e para hotéis e cafés, sobretudo se esses prédios forem construídos, como pensa a Comissão que o devem ser, formando arcadas ou pórticos contínuos sobre os passeios a semelhança dos da rua Rivoli, em Paris (...)”*¹⁷.

Ainda no centro, a comissão propunha a substituição do prédio em que a Câmara dos Deputados estava instalada por um grande palácio o qual, dadas as proporções, poderia abrigar também o Senado. Este ficaria no espaço entre a Igreja de São José, o Paço Imperial, a Secretaria da Agricultura e a rua da Misericórdia.

Para a zona sul, a comissão previa o prolongamento, a abertura de diversas ruas, além da canalização do rio Banana Podre. Mas o que parecia preocupá-la, realmente, era a formação de novos bairros e a criação de loteamentos sem que houvesse um padrão de arruamento definido, ficando a ocupação entregue exclusivamente aos interesses dos proprietários.

As conseqüências da extrema liberdade desfrutada pelos proprietários já era conhecida, não só na formação dos bairros, mas principalmente nas casas, o que vinha, segundo a comissão, contribuindo para a insalubridade e as epidemias na cidade. As casas eram construídas *“por homens práticos sem instrução alguma profissional e sem a menor idéia das condições de conforto e hygiene que devem presidir a disposição dos aposentos, são as nossas*

(16) *Relatório da Comissão de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875-76.

(17) *Relatório da Comissão de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875-76.

habitações desprovidas de meios de ventilação e de renovação do ar nos quartos de dormir e de muitos outros commodos indispensáveis em uma residência. Alheios às mais simples noções de estética e até muitas vezes aos mais insignificantes preceitos de arquitetura, esmeram-se os nossos mestres de obra em sobrecarregar as fachadas dos edifícios com molduras e cimalhas sem sujeição, já não diremos às regras de arte que tanto primaram a Grécia e a antiga Roma (...) mas às leis mais simples de convivência e da harmonia. Intercalam ornamentos sem gosto, nem justeza nas proporções (...) foram freqüentemente as paredes exteriores com azulejos que absorvem o calor solar e aquecem horivelmente o interior das casas; fazem, enfim, como estas muitas despesas inúteis que além de darem às ruas uma aparência sem arte e sem gosto, imprópria sem dúvida à nossa civilização, tornam-se ainda nocivas ao conforto do interior do lar. E, entretanto, descuidam-se dos arranjos mais essenciais à salubridade das habitações”¹⁸.

Como exemplo, cabe lembrar as alcovas, freqüentemente usadas como depósitos de roupas e águas servidas, e os sumidouros nos fundos dos quintais, sem impermeabilização alguma, contaminando o subsolo e o ar.

Para evitar essa situação, a comissão propôs que cada distrito da cidade contasse com um engenheiro e um arquiteto, cujas incumbências seriam examinar as plantas a serem construídas e cumprir um conjunto de regras para a construção de casas particulares, determinando altura das casas proporcional ao tamanho da rua; tamanho dos andares (3 m); a obrigatoriedade do emprego de pedra ou tijolo e argamassa na construção dos prédios; espessura da parede proporcional à altura do prédio; telhas de material incombustível; o emprego de calhas; cômodos com janelas de 1 m² e quintais com, pelo menos, 10 m²; latrinas com esgoto ou fossa longe da casa; e construção apenas sobre terrenos secos ou drenados. Outras medidas deveriam ser tomadas para melhorar o estado sanitário das casas. O fornecimento abundante de água, aliado a um sistema de coleta de lixo, a arborização das ruas e a criação de jardins nas casas dos bairros novos seriam medidas capazes de reduzir a incidência de epidemias e a taxa de mortalidade na cidade. Se fossem somadas às medidas legais, seriam ainda mais eficazes, pois poderiam ser penalizados os que construíssem fora do alinhamento, que desrespeitassem os preceitos de salubridade ou os que se recusassem a submeter as casas ou plantas à fiscalização municipal.

A comissão também estava atenta para os aspectos econômicos que envolviam a reforma. Tomando Paris como exemplo, percebeu que a demolição das áreas deterioradas e a substituição por edifícios “elegantes” seria uma forma de atrair capitais que seriam multiplicados pela construção e locação de edifícios. Por isso, dadas as dificuldades orçamentárias pelas quais passava o governo imperial, a reforma poderia ser realizada a contento pela iniciativa privada. O ideal seria que as obras fossem realizadas pelo Estado. Mas como isto parecia difícil, a comissão reconhecia como viável a adoção do sistema de concorrência.

(18) *Relatório da Comissão de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875-76.

Ainda com relação à viabilidade da reforma, a comissão reconhecia que as leis existentes, sobretudo no que se referia à desapropriação, eram obsoletas por exigirem longos processos e por indenizar erroneamente os proprietários. Por isso apontavam a necessidade da atualização da legislação reinante, que datava de 1855.

Se compararmos as propostas apresentadas pela Comissão de Melhoramentos e as feitas por Beaurepaire-Rohan anos antes, podemos perceber que existem muitas semelhanças e que compartilham da mesma visão de cidade, mesmo considerando o nível de detalhamento e profundidade atingido pela Comissão de Melhoramentos. Na cidade concebida existe forte presença da herança clássica na disposição e na hierarquia existentes entre os monumentos urbanos, na valorização da linha reta e da homogeneidade dos espaços públicos (exceto jardins), o que chamavam de embelezamento; no combate às epidemias, ações calcadas na teoria miasmática que promoveriam a salubridade; na criação de serviços urbanos e na abertura, nivelamento, retificação e regularização de ruas e avenidas, de modo a conferir comodidade aos moradores da cidade.

Assim, esse modelo de intervenção urbana, defendido pelos “profissionais da cidade”, em especial por engenheiros, pretendeu eliminar da capital brasileira vestígios ou remanescentes da cultura lusitana/mourisca, transplantada no período colonial, e completamente negada com os anos que sucederam a Independência. É ainda um modelo que pressupunha ou estimulava a implantação de uma sociedade burguesa, calcada no trabalho livre e assalariado que, se não ignorou o trabalho escravo por completo, graças aos serviços urbanos, tentou restringi-lo unicamente ao domínio rural.

É ainda um modelo de intervenção que pretendia transformar a cidade e seus espaços em mercadoria, valorizando-a e preparando-a para a exploração do capital privado, sobretudo por meio do aluguel. Não contempla a questão da habitação popular, problema que já se manifestava na cidade durante o Império com os cortiços no centro da cidade, delegando sua solução do problema do déficit habitacional para a iniciativa privada.

Mas, sobretudo, é um modelo de intervenção que valoriza a cidade-capital, destacando-a no território, colocando-a em contato com a província e diferenciando-a, por suas “melhorias”, das cidades menores, de modo a enfatizar sua centralidade.

Apesar da importância das propostas apresentadas, o plano proposto pela Comissão de Melhoramentos não foi realizado. Diversos elementos podem ser apontados, entre eles a oposição e as críticas sistemáticas de outros profissionais, como as do engenheiro Vieira Souto, e do próprio imperador, que considerava o plano muito semelhante ao implementado em Paris pelo barão de Haussmann. Mas devemos considerar também o quadro político geral. Em 1875, uma crise

política resultou na queda do ministério de João Alfredo e do Gabinete Ministerial do visconde de Rio Branco, inviabilizando política e economicamente a realização do plano.

Contudo, a importância do plano é incontestável, tanto para o Rio de Janeiro quanto para as outras cidades brasileiras. As intervenções realizadas na cidade, posteriormente, principalmente as de 1903-06, conduzidas também por Pereira Passos, apoiavam-se nas idéias, pressupostos e até na metodologia apresentada nos planos de 1875 e 1876. Considerando que representavam um conjunto de propostas de reforma para a capital do Império, várias outras cidades, São Paulo, inclusive, passaram a aspirar e a advogar a realização dos mesmos melhoramentos. Porém, o modo como essa transposição foi feita dependia da existência ou não de profissionais qualificados envolvidos com as reformas. Na maioria dos casos, ou pela inexistência de profissionais qualificados, principalmente engenheiros, ou pela falta de prestígio destes profissionais que então viviam subjugados aos bacharéis em direito, deu-se a realização de obras dispersas, calcadas em necessidades empíricas e imediatas, valendo aí o emprego de melhoramentos urbanos no senso comum.

Para compreender melhor as limitações impostas às reformas das cidades, particularmente aos melhoramentos, deve-se considerar não só o quadro de instabilidade política reinante, mas também o domínio do modelo calcado na monocultura agroexportadora no país, nesses anos apoiada na cafeicultura. Como aponta Emília Viotti¹⁹, o índice de urbanização brasileira foi muito pequeno nessa fase da modernização brasileira, persistindo o tipo de ocupação do território que concentrava a população no litoral, particularmente nas capitais provinciais. Persistiu ainda a escravidão e a exclusão política, o que, segundo Viotti, fez desta uma “modernização de fachada” que, ao invés de promover a consolidação do mercado interno e transformações sociais significativas (como ocorreu com os EUA e Europa) fortaleceu os vínculos de dependência com relação aos mercados internacionais, vínculos estes que eram selados nas capitais provinciais e, principalmente, na capital imperial. Era por meio dela que se fazia o contato com o exterior, o que suscitava em parcelas e grupos sociais bem específicos, particularmente os que estavam ligados à economia urbana, ainda muito frágil e incipiente, o desejo de assemelhá-la às outras cidades envolvidas na rede urbana internacional. Assim, os melhoramentos urbanos podem ser considerados também um modelo de intervenção urbana, capaz de equiparar as cidades brasileiras às congêneres internacionais no que se referia à paisagem, aos serviços urbanos, à garantia de vida, às facilidades para a comunicação e circulação, e também para a expansão e consolidação do mercado imobiliário com altíssimos níveis de lucratividade. Surgido, discutido e pleiteado durante o Império, os melhoramentos só foram efetivamente concretizados em diversas cidades brasileiras durante a República, persistindo como modelo de intervenção dominante até os anos 50.

(19) COSTA, Emília Viotti. *Da Monarquia à República: Momentos decisivos*. São Paulo: Grijalbo, 1997.

BIBLIOGRAFIA

- BEAUREPAIRE-ROHAN, Henrique de. Relatório apresentado na Ilma Câmara Municipal do Rio de Janeiro. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, n. 275, abr./jun., 1967.
- BRESCIANI, M. Stella. Melhoramentos entre intervenções e projetos estéticos: São Paulo (1850-1950). In: BRESCIANI, M. Stella (Org.). *Palavras da cidade*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2001.
- _____. *Imagens da cidade: séculos XIX e XX*. São Paulo; ANPUH/Marco Zero, 1993.
- CORBIN, Alain. *Saberes e odores: O olfato e o imaginário social nos séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Cia. das Letras, 1987.
- COSTA, Emília Viotti. *Da Monarquia à República: Momentos decisivos*. São Paulo: Grijalbo, 1997.
- DEL BRENNA, Giovana (Org.). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos – Uma cidade em questão*. Rio de Janeiro: Index, 1985.
- NEEDELL, Jeffrey. *Belle Époque tropical: Sociedade e cultura de elite brasileiras*. São Paulo: Cia das Letras, 1993.
- RELATÓRIO DA COMISSÃO DE Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875-76.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: LTC, 1984.
- VAZ, Lílian Fessler. *Projetos urbanísticos do século XIX para a cidade do Rio de Janeiro. Atualidades e história*. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E URBANISMO. Campinas; PUCCamp, 1998.

PALAVRAS-CHAVE (KEY WORDS)

Melhoramentos, urbanização, Império; planos, capital, reformas.

Improvements, urbanization, empire in Brazil, plans, capital, renovation.

Obs.:

O presente artigo apresenta algumas reflexões presentes na tese de doutorado intitulada “Modernização e melhoramentos urbanos em São Paulo: A gestão do presidente de província João Theodoro (1872-1875)”, concluída em fevereiro de 2002 e defendida em junho de 2002, contando com a orientação da Profa. Dra. Rebeca Scherer.

Herta Franco

Graduada em história pela FFLCH-USP e doutora pela FAUUSP.

scripcas day.

re S. João em forma de S. João, com a barra daquella banda, por onde se podem conservar
em forma de S. João, com a barra daquella banda, por onde se podem conservar
min. pousando. Di.

1740
 1741
 1742
 1743
 1744
 1745
 1746
 1747
 1748
 1749
 1750
 1751
 1752
 1753
 1754
 1755
 1756
 1757
 1758
 1759
 1760
 1761
 1762
 1763
 1764
 1765
 1766
 1767
 1768
 1769
 1770
 1771
 1772
 1773
 1774
 1775
 1776
 1777
 1778
 1779
 1780
 1781
 1782
 1783
 1784
 1785
 1786
 1787
 1788
 1789
 1790
 1791
 1792
 1793
 1794
 1795
 1796
 1797
 1798
 1799
 1800
 1801
 1802
 1803
 1804
 1805
 1806
 1807
 1808
 1809
 1810
 1811
 1812
 1813
 1814
 1815
 1816
 1817
 1818
 1819
 1820
 1821
 1822
 1823
 1824
 1825
 1826
 1827
 1828
 1829
 1830
 1831
 1832
 1833
 1834
 1835
 1836
 1837
 1838
 1839
 1840
 1841
 1842
 1843
 1844
 1845
 1846
 1847
 1848
 1849
 1850
 1851
 1852
 1853
 1854
 1855
 1856
 1857
 1858
 1859
 1860
 1861
 1862
 1863
 1864
 1865
 1866
 1867
 1868
 1869
 1870
 1871
 1872
 1873
 1874
 1875
 1876
 1877
 1878
 1879
 1880
 1881
 1882
 1883
 1884
 1885
 1886
 1887
 1888
 1889
 1890
 1891
 1892
 1893
 1894
 1895
 1896
 1897
 1898
 1899
 1900
 1901
 1902
 1903
 1904
 1905
 1906
 1907
 1908
 1909
 1910
 1911
 1912
 1913
 1914
 1915
 1916
 1917
 1918
 1919
 1920
 1921
 1922
 1923
 1924
 1925
 1926
 1927
 1928
 1929
 1930
 1931
 1932
 1933
 1934
 1935
 1936
 1937
 1938
 1939
 1940
 1941
 1942
 1943
 1944
 1945
 1946
 1947
 1948
 1949
 1950
 1951
 1952
 1953
 1954
 1955
 1956
 1957
 1958
 1959
 1960
 1961
 1962
 1963
 1964
 1965
 1966
 1967
 1968
 1969
 1970
 1971
 1972
 1973
 1974
 1975
 1976
 1977
 1978
 1979
 1980
 1981
 1982
 1983
 1984
 1985
 1986
 1987
 1988
 1989
 1990
 1991
 1992
 1993
 1994
 1995
 1996
 1997
 1998
 1999
 2000
 2001
 2002
 2003
 2004
 2005
 2006
 2007
 2008
 2009
 2010
 2011
 2012
 2013
 2014
 2015
 2016
 2017
 2018
 2019
 2020
 2021
 2022
 2023
 2024
 2025
 2026
 2027
 2028
 2029
 2030
 2031
 2032
 2033
 2034
 2035
 2036
 2037
 2038
 2039
 2040
 2041
 2042
 2043
 2044
 2045
 2046
 2047
 2048
 2049
 2050
 2051
 2052
 2053
 2054
 2055
 2056
 2057
 2058
 2059
 2060
 2061
 2062
 2063
 2064
 2065
 2066
 2067
 2068
 2069
 2070
 2071
 2072
 2073
 2074
 2075
 2076
 2077
 2078
 2079
 2080
 2081
 2082
 2083
 2084
 2085
 2086
 2087
 2088
 2089
 2090
 2091
 2092
 2093
 2094
 2095
 2096
 2097
 2098
 2099
 2100
 2101
 2102
 2103
 2104
 2105
 2106
 2107
 2108
 2109
 2110
 2111
 2112
 2113
 2114
 2115
 2116
 2117
 2118
 2119
 2120
 2121
 2122
 2123
 2124
 2125
 2126
 2127
 2128
 2129
 2130
 2131
 2132
 2133
 2134
 2135
 2136
 2137
 2138
 2139
 2140
 2141
 2142
 2143
 2144
 2145
 2146
 2147
 2148
 2149
 2150
 2151
 2152
 2153
 2154
 2155
 2156
 2157
 2158
 2159
 2160
 2161
 2162
 2163
 2164
 2165
 2166
 2167
 2168
 2169
 2170
 2171
 2172
 2173
 2174
 2175
 2176
 2177
 2178
 2179
 2180
 2181
 2182
 2183
 2184
 2185
 2186
 2187
 2188
 2189
 2190
 2191
 2192
 2193
 2194

ingito di Zoro. senza cr...

via Monarca, Ed.

canalito de unbro

i. are opposite N. 2

Provia, Sua p^{re}

Finis Libras 11

respiral de ro

5 Apr 1944